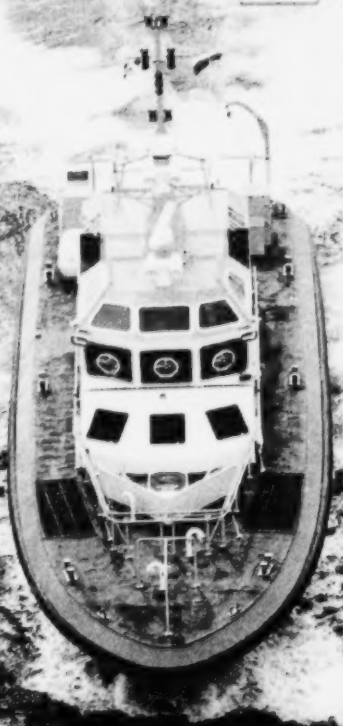
Administration de pilotage de l'Atlantique

Rapport annuel 2007



Canada

Table des matières

Lettre du Président et du Directeur général ..... Contreplat

Les administrateurs, la direction et l'équipe de gestion ..... Contreplat

Faits saillants de 2007 1

Revue de l'année 2007 2

Aperçu stratégique 2

Aperçu financier 6

Zones de pilotage et pilotage obligatoire 9

Perspectives pour l'avenir 10

États financiers 11

Le pilotage maritime

Le pilotage maritime est l'une des plus vieilles professions au monde; on parle des pilotes dans certains des documents les plus anciens de l'histoire. Le mot pilote, entré dans l'usage vers 1484, serait emprunté de l'italien *piloto* qui lui viendrait du grec byzantin *pēdôtēs* qui signifie « gouvernail ». Origine très appropriée, s'il en est une. Les pilotes modernes, tels ceux qu'emploie l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA), disposent d'équipement et d'outils modernes et perfectionnés pour faire leur travail. Malgré la technologie, ils doivent encore faire appel à leurs solides connaissances des manœuvres des navires afin de les « gouverner » d'une main d'expert.

L'Administration de pilotage de l'Atlantique emploie des pilotes professionnels qui doivent posséder une connaissance approfondie de la zone de pilotage locale, y compris de l'infrastructure d'ensemble et des caractéristiques sous-marines du port. Ils doivent, entre autres, connaître à fond les caractéristiques des manœuvres propres à chaque type de navire qui circule dans leur port afin de pouvoir juger avec exactitude de l'effet des vents, des courants et des marées sur le navire à bord duquel ils se trouvent. En plus des connaissances requises, les pilotes doivent se tenir en bonne condition physique pour être en mesure d'effectuer en toute sécurité les transferts entre les navires et le bateau-pilote, peu importe l'état de la mer ou les conditions météorologiques parfois difficiles.

Dès qu'il joint les rangs de l'Administration, un apprenti pilote doit avoir une grande expérience en mer et doit répondre à des exigences d'accréditation à titre de marin. Ce n'est toutefois que le début du processus nécessaire pour devenir un pilote pleinement compétent. Aux aptitudes naturelles d'un apprenti vient s'ajouter un programme complet de formation et de mentorat. Une formation continue vient compléter cet ensemble de connaissances fondamentales. Ce degré élevé de formation aide l'Administration à atteindre son but qui est d'assurer un service de pilotage sûr et efficace aux navires qui circulent dans les eaux de la région de l'Atlantique.

En 2007, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a ajouté à sa flotte deux nouveaux bateaux-pilotes. La photo en couverture montre l'Avalon Pilot lors des essais en mer. Ce bateau, de même que son jumeau, l'Atlantic Pilot, permettront à l'APA de continuer d'assurer un service de pilotage sûr, efficace et fiable dans la baie Placentia (T.-N.-L.).

Mandat

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a pour mandat d'établir, d'exploiter, de maintenir et de gérer, selon les impératifs de la sécurité, un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique.

Mission

L'Administration de pilotage réalisera ce mandat en fournissant l'expertise, l'expérience et la technologie nécessaires pour répondre aux besoins de l'industrie. Elle se fait un devoir de maximiser l'utilisation de ses ressources et de ses atouts afin d'atteindre ses objectifs de façon sûre et respectueuse de l'environnement.

Vision

Nous continuerons d'assurer un service de pilotage efficace dans la région de l'Atlantique. Pour ce faire, l'Administration tirera le meilleur parti possible des occasions qui se présenteront, et ce, dans l'intérêt des divers ports et districts et des localités environnantes.

Siège social

Administration de pilotage
de l'Atlantique
Tour Cogswell, pièce 910
2000, rue Barrington
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3J 3K1 Canada

tél. 902.426.2550
téléc. 902.426.4004
www.atlanticpilotage.com

Conception : Couleur. Photographie (Conseil d'administration et Équipe de gestion) : Alex MacAulay Photography. Traduction : Fergus Communications. Impression : Acuity Innovative Solutions

FSC Mixed Sources

Table des matières

Aperçu historique
Zones de pilotage et pilotage obligatoire 9
Perspectives pour l'avenir
Faits saillants

Le pilotage maritime

Mandat

Mission

Vision

Siège social

Administration de pilotage de l'Atlantique
Tour Cogswell, porte 010
2, promenade Bedford
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3J 3K1 Canada
Tél. : (902) 426-2550
Téléc. : (902) 426-4004
www.atlantic-pilot.com

Lettre du Président et du Directeur général

Le 7 mars 2008

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités
29e étage, Tour C
Place de Ville
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

En application de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous avons le plaisir de vous soumettre le rapport annuel de l'Administration de pilotage de l'Atlantique (APA) pour 2007.

La principale réalisation de l'Administration en 2007 a été l'acquisition finale de nouveaux bateaux-pilotes des plus modernes. L'*Avalon Pilot* et l'*Atlantic Pilot* ont été construits dans la région de l'Atlantique et sont conçus en fonction des rudes conditions météorologiques que l'on rencontre souvent dans la région de la baie Placentia à Terre-Neuve. Les navires offriront une plate-forme stable et sécuritaire pour l'embarquement et le débarquement des pilotes, ce qui devrait améliorer la prestation des services aux clients dans la baie Placentia. Au cours des quelques prochaines années, l'Administration entend continuer à remplacer ses bateaux-pilotes vieillissants et la priorité sera d'abord accordée aux ports de Halifax (N.-É.) et de Saint John (N.-B.).

En 2007, le Bureau du vérificateur général du Canada a réalisé un examen spécial de l'Administration, comme il doit le faire au moins une fois tous les cinq ans en vertu de l'article 138 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Le Vérificateur général a fait rapport au Conseil le 13 juin 2007 et a indiqué qu'à son avis les systèmes et les pratiques de l'Administration ne présentaient aucune lacune importante. On peut consulter le *Rapport d'examen spécial* dans le site Web de l'Administration (*www.atlanticpilotage.com*).

Dans l'ensemble, le nombre d'affectations en 2007 a été à peu près le même qu'en 2006; les recettes ont toutefois augmenté de 14,3 p. 100 par rapport à l'année précédente. Cette augmentation des recettes découle d'une reprise des activités dans les ports de la baie Placentia (T.-N.) et de Saint John (N.-B), et ce par rapport à un rendement décevant en 2006. Les dépenses ont aussi augmenté de 11,3 p. 100 par rapport à l'année précédente. C'est pourquoi l'Administration n'a pas été en mesure d'atteindre son objectif qui était de dégager un léger surplus pour l'année. Il reste que les pertes enregistrées en 2007 étaient beaucoup moins importantes que celles de 2006. Au cours de l'année, les pilotes de l'Administration ont réalisé 10 134 affectations, dont 99,89 p. 100 se sont déroulées sans incident.

La communication et la consultation sont des principes auxquels l'Administration de pilotage de l'Atlantique croit fermement. Au cours de l'exercice 2007, l'Administration a tenu 16 rencontres avec ses clients. En général, les gens sont venus très nombreux à ces rencontres où on a parlé de manière ouverte et franche de questions liées aux opérations et aux finances. En outre, l'Administration assiste à de nombreuses rencontres organisées par d'autres groupes et elle rencontre souvent ses clients dans des contextes plus informels.

Les administrateurs de l'APA continuent à participer activement à l'instauration de bonnes pratiques de gouvernement de la société et à une surveillance rigoureuse de la gestion et du contrôle des finances. En 2007, les administrateurs ont entamé un processus de planification d'orientation qui consiste en une planification stratégique à plus long terme, soit sur une période de 10 à 15 ans, de manière à conserver une perspective claire sur la direction générale de l'Administration.

Nous avons le plaisir d'annoncer que l'Administration de pilotage de l'Atlantique continue à offrir un service exemplaire, de la façon la plus sécuritaire et la plus économique possible, afin de satisfaire ses usagers tout en respectant les exigences de la *Loi sur le pilotage*.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre très haute considération.

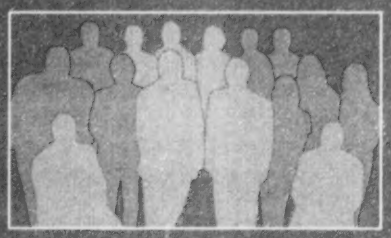
Le directeur général,

Anthony McGuinness

Le président,

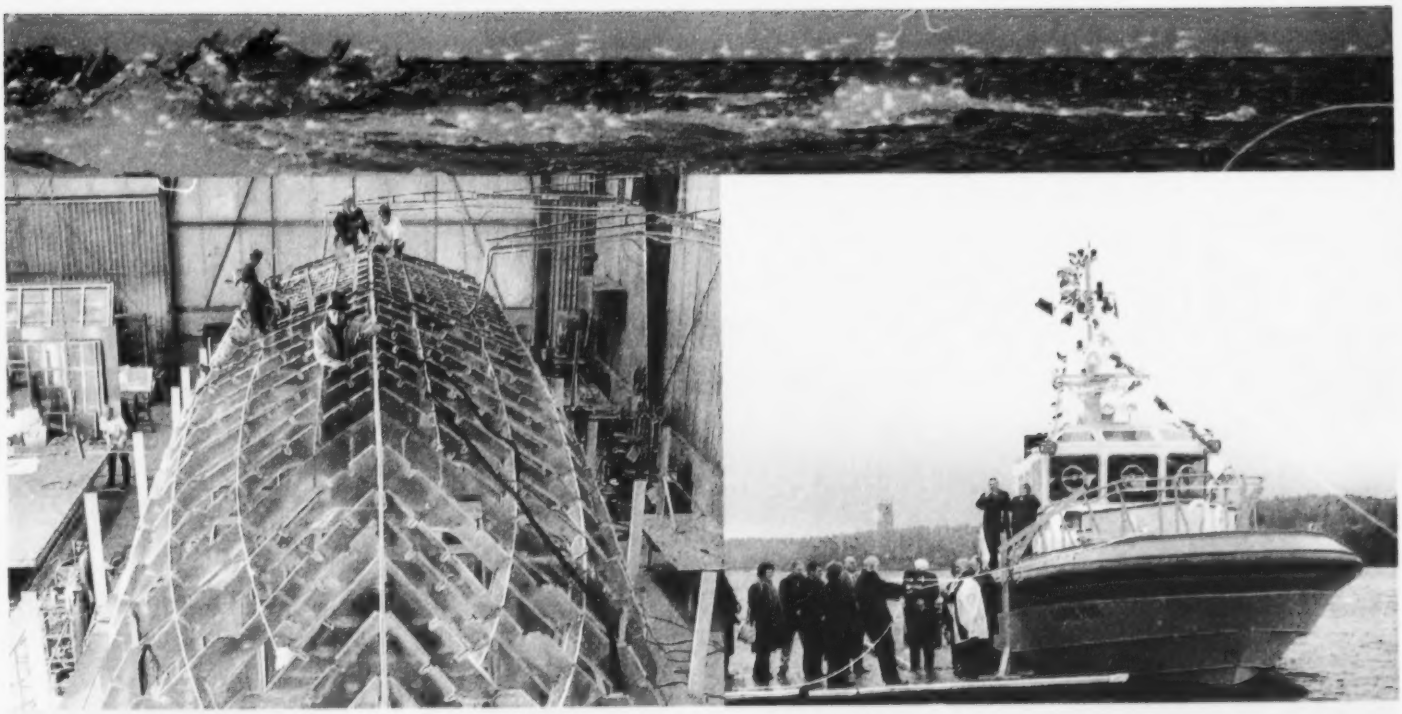
Tom Calkin
BSc.C.E., M.B.A., P.Eng., CMC

LES ADMINISTRATEURS, LA DIRECTION ET L'ÉQUIPE DE GESTION



LE CONSEIL D'ADMINISTRATION. Première rangée : le capitaine Ian Swan, représentant des pilotes, Halifax, N.-É.; Yvon Dufour, représentant de l'industrie du transport maritime, Dartmouth, N.-É.; Doug Tilley, représentant du secteur public, St. John's, T.-N.-L.; le capitaine Don Duffy, représentant des pilotes, Public Landing, N.-B. Deuxième rangée : Jim Stoneman, représentant de l'industrie du transport maritime, Halifax, N.-É.; Tom Calkin, BSc.C.E., M.B.A., P.Eng., CMC, président, Bedford, N.-É.; Gerard Fitzpatrick, FCA, représentant du secteur public et vice-président, Charlottetown, Î.-P.-É.

LA DIRECTION ET L'ÉQUIPE DE GESTION. De gauche à droite : Peter MacArthur, CMA, directeur des finances; le capitaine Anthony McGuinness, directeur général; John Griffin, gestionnaire des opérations; Brian Bradley, CGA, comptable; le capitaine Patrick Gates, directeur des opérations; Nancy Gordon, directrice administrative; Elizabeth Stewart, administratrice des ressources humaines; Elaine Lockhart, adjointe administrative.



L'Avalon Pilot en construction au chantier maritime A.F. Theriault and Sons de Meteghan River (N.-É.).

*Le baptême de l'*Atlantic Pilot *le 15 novembre 2007.*

Faits saillants de 2007

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a terminé, en 2007, la construction de deux nouveaux bateaux-pilotes en aluminium de 19 mètres pour la zone de pilotage de la baie Placentia. L'*Avalon Pilot* et l'*Atlantic Pilot* sont des bateaux très modernes construits selon les normes rigoureuses de Lloyd's Register, et ils sont les premiers bateaux-pilotes canadiens construits selon cette norme. Les deux bateaux ont été construits au chantier maritime A.F. Theriault and Sons Limited de Meteghan River, en Nouvelle-Écosse. Ils sont équipés d'une coque à double bouchain conçue par Camarc Ltd., établie au Royaume-Uni, et le reste du travail de conception détaillée a été le produit de Lengkeek Vessel Engineering de Dartmouth, en Nouvelle-Écosse. Les deux bateaux sont équipés chacun de deux moteurs diesel Caterpillar de 925 chevaux et fonctionnent à une vitesse de croisière de 20 nœuds. Les bateaux sont très robustes et ont été renforcés pour travailler dans des glaces de 25 centimètres d'épaisseur, leur résistance répondant encore une fois aux normes de Lloyd's Register. Pour en augmenter la sécurité, ils possèdent également des ponts chauffants et des plates-formes de sauvetage en cas d'homme à la mer.

Chaque année, l'Administration portuaire de Saint John rend hommage à un organisme pour sa contribution remarquable au port de Saint John. En 2007, l'Administration portuaire a rendu hommage aux pilotes de Saint John qui sont à l'emploi de l'Administration de pilotage de l'Atlantique. Ainsi, le 12 juin 2007, les pilotes se sont vu décerner le Prix de l'année lors de la conférence annuelle tenue dans le cadre des Journées du port de Saint John.

L'Administration a célébré son 35e anniversaire en 2007. De nombreux clients de l'APA et bien des intervenants ont marqué cet anniversaire tout au long de l'année. La *Mission to Seafarers* de Halifax, l'Administration portuaire de Halifax et l'Administration portuaire de Saint John ont souligné l'occasion de manière spéciale.

PLEINS FEUX SUR LE DISTRICT DE PILOTAGE DE PLACENTIA

L'arrivée de deux nouveaux bateaux-pilotes dans la baie Placentia nous donne l'occasion de faire porter l'essai photographique de cette année sur le district de pilotage regroupant St. John's, la baie Placentia et Holyrood.

Pour l'Administration, le principal moteur économique de cette région est la baie Placentia. Il y a la raffinerie de pétrole exploitée par North Atlantic Refining à Come-by-Chance et le terminal de transbordement pétrolier exploité par Newfoundland Transshipment Limited à Whiffen Head. On trouve à Holyrood une importante centrale électrique au mazout. Quant à la ville de St. John's, elle demeure une destination populaire auprès des croisiéristes, elle est la plaque tournante de l'industrie pétrolière extracôtière et elle est un centre de service pour une bonne partie de Terre-Neuve-et-Labrador.

Revue de l'année

APERÇU STRATÉGIQUE

En 2003, le Conseil d'administration de l'APA a retenu six domaines stratégiques considérés comme prioritaires pour la période de 2004 à 2008. Ils sont :

- Le gouvernement de l'Administration
- La protection de l'environnement
- La qualité du service
- L'autonomie financière
- La technologie
- Les ressources humaines

GOUVERNEMENT DE L'ADMINISTRATION

L'Administration de pilotage de l'Atlantique est une des quatre administrations mises sur pied en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Selon l'article 18 de la loi, l'Administration a reçu le mandat d'établir, d'exploiter, de maintenir et de gérer, selon les impératifs de la sécurité, un service de pilotage efficace dans la région.

Le Conseil d'administration de l'APA se compose d'un président à temps partiel et d'au plus six membres – deux représentants des pilotes, deux représentants de l'industrie du transport maritime et deux représentants du secteur public. Cette représentation réunit de manière idéale les connaissances du secteur maritime, la perspective du transport maritime et une grande expérience des affaires. Le Gouverneur en conseil nomme les membres du Conseil d'administration, et ce dernier répond de sa gestion au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Le Conseil d'administration compte un certain nombre de comités très actifs et les nouveaux administrateurs reçoivent, au moment de leur nomination, une formation portant sur l'Administration en soi et sur le gouvernement de l'Administration. Grâce à cette structure, le Conseil d'administration dispose d'un processus et d'une structure efficaces afin de surveiller l'orientation et la gestion de l'Administration pour qu'elle remplisse efficacement son mandat. Les politiques régissant l'administration de l'APA et le fonctionnement du Conseil d'administration font l'objet d'un examen constant et, au besoin, des changements y sont apportés.

En 2007, le Conseil d'administration a mené un processus de planification de l'orientation afin de fournir à l'Administration un plan à long terme. On parlera plus en détail du processus de planification de l'orientation dans la section « Perspectives pour l'avenir ».

Des pétroliers au terminal de la Newfoundland Transshipment Limited à Whiffen Head, baie Placentia (T.-N.-L.).

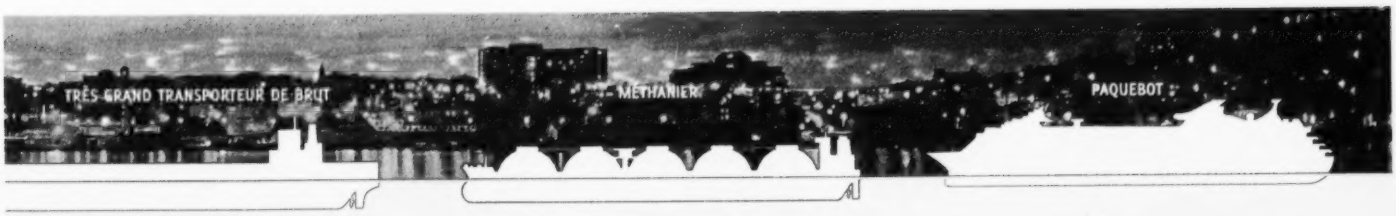
PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

L'Administration continue à surveiller et à évaluer tous les aspects de son mandat pour cerner des changements dans les facteurs et les circonstances qui pourraient avoir un impact sur la sécurité. Si on détermine qu'un tel changement mérite un examen plus approfondi, l'Administration retient les services d'un conseiller indépendant pour effectuer un examen selon la Méthodologie de gestion des risques de pilotage (MGRP). La MGRP, élaborée par les administrations de pilotage et Transports Canada, fait appel à une méthodologie de gestion des risques qui a fait ses preuves, afin d'évaluer les circonstances dans un secteur donné. L'Administration s'est servie avec succès de la MGRP, et ce à plusieurs reprises, afin de déterminer les risques inhérents à des conditions changeantes. En 2007, nous n'avons relevé aucune circonstance qui méritait une analyse au moyen de la MGRP.

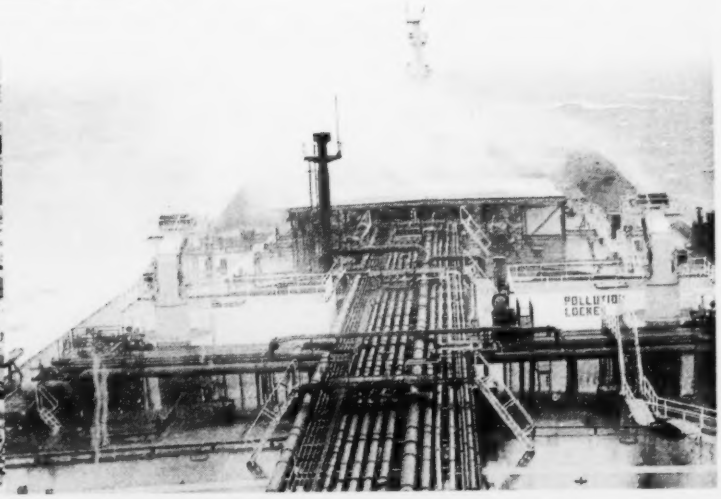
L'Administration et ses pilotes s'intéressent vivement à la protection de l'environnement et souhaitent que rien ne soit compromis lors de la construction de nouvelles installations ou quand on remarque que le trafic change dans un port. Des administrations portuaires et l'industrie demandent souvent les commentaires de l'Administration et des pilotes lors de la planification de nouveaux projets. Les conseils peuvent porter sur l'emplacement de nouveaux postes d'accostage, la faisabilité d'accueillir des navires plus gros à une installation, l'analyse du tirant d'air nécessaire sous des structures fixes, ou la programmation de simulateurs utilisés dans la formation des marins. Par exemple, on a consulté l'Administration et les pilotes de Saint John concernant la conception et l'emplacement du nouveau terminal méthanier dans le port. Les pilotes de la baie Placentia ont contribué de manière semblable au projet de terminal de la Newfoundland LNG Ltd. dans la baie Placentia.

Incidents de transport maritime en 2007

Les pilotes de l'Administration ont rapporté 11 incidents de transport maritime en 2007. Ils sont tous mineurs et sont décrits ci-après :



Le port de St. John's (T.-N.-L.).



Les embruns viennent balayer la proue d'un pétrolier qui s'approche de la baie Placentia (T.-N.-L.).

TYPE D'INCIDENT	2007	2006
Contact avec un quai	5	3
Contact avec l'équipement portuaire	2	0
Contact avec une écluse	2	2
Contact avec un navire	1	0
Contact avec le fond marin	1	0
Contact avec une bouée	0	1
Total pour l'année	11	6

L'Administration s'efforce d'assurer un service de pilotage sûr et efficace dans la région de l'Atlantique. Le nombre total d'incidents indique que 99,89 % des 10 134 affectations de pilotage se sont déroulées sans incident.

QUALITÉ DU SERVICE

L'Administration rencontre souvent les intéressés dans la région afin de déterminer leurs besoins, de faire rapport sur l'état de ses finances, de discuter de questions liées aux opérations et d'échanger de l'information. En 2007, l'APA a assisté à 16 réunions de consultation au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve-et-Labrador, dont trois réunions dans chacun des ports de Saint John, de Restigouche et de Halifax, deux réunions dans chacun des ports de St. John's et de la baie Placentia, et une réunion à Canso. Deux autres réunions ont eu lieu avec la Fédération maritime du Canada pour discuter du fonctionnement général de l'APA.

Outre ces réunions organisées par l'Administration, des représentants de l'équipe de gestion ont assisté à des dizaines de réunions organisées par d'autres groupes ou ont rencontré des intéressés sur une base individuelle.

Il y a plusieurs années, l'Administration a élaboré une méthodologie structurée pour régler les plaintes formulées à son encontre, et ce en réponse à l'examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens. Ce mécanisme se veut le plus convivial possible et il a pour but d'assurer en temps opportun un suivi auprès du plaignant. En 2007, l'Administration a reçu en tout 49 plaintes sur un total de 10 134 affectations. Cela signifie que 99,52 % des affectations ont été effectuées sans faire l'objet d'une plainte. Le retard dans l'exécution d'une affectation était la raison invoquée le plus souvent. Dans certains cas, le retard était causé par des facteurs qui ne sont pas du ressort de l'Administration, comme le temps ou les retards entraînés par l'indisponibilité de services portuaires, tels que ceux de remorqueurs. Toutes les plaintes reçues figurent dans le total ci-haut, peu importe la cause.

L'ajout récent de deux nouveaux bateaux-pilotes à la flotte de l'APA améliorera la qualité du service dans la baie Placentia. L'Administration continue à surveiller les opérations des bateaux-pilotes dans toutes les zones de service pour déterminer si des améliorations peuvent être apportées. En 2007, un bateau-pilote de l'APA a été déployé dans la région de Sydney pour remplacer le navire d'un entrepreneur à contrat que l'on avait jugé inférieur aux normes.

AUTONOMIE FINANCIÈRE

L'Administration cherche à atteindre l'autonomie financière dans chaque port et pour l'ensemble de ses opérations. Les ajustements tarifaires ne sont pas imposés à l'ensemble des zones de pilotage; ils sont plutôt ciblés sur les ports où on ne prévoit pas parvenir à l'autonomie financière. L'Administration s'appuie sur des prévisions du trafic maritime et sur les recettes et dépenses correspondantes pour déterminer la santé financière de chaque port. On surveille tous les aspects des opérations dans une zone donnée pour déterminer si des mesures d'économie conviendraient mieux avant de penser à une augmentation des tarifs.

L'Administration a modifié ses tarifs dans huit zones de pilotage obligatoire en 2007 : Saint John (N.-B.), Halifax (N.-É.), détroit de Canso

(N.-É.), Bras d'Or (N.-É.), St. John's (T.-N.-L.), Holyrood (T.-N.-L.), baie Placentia (T.-N.-L.) et baie des Exploits (T.-N.-L.). Tous les tarifs imposés dans les autres zones de pilotage obligatoire et dans les zones de pilotage facultatif sont demeurés inchangés.

Au cours des dernières années, certains ports, dont ceux de la baie Placentia, de St. John's, de Halifax et de Saint John, ont connu une volatilité considérable aux chapitres des activités et des recettes. Les augmentations tarifaires étaient destinées à permettre à l'Administration de maintenir son autonomie financière tout en assurant le service de qualité auquel s'attendent les clients de l'APA.

TECHNOLOGIE

L'Administration considère qu'il est important d'investir dans la technologie pour remplir son mandat. La technologie sert à augmenter la productivité, à améliorer la qualité du service et à garantir la sûreté du pilotage. Il existe un comité de la technologie pour étudier les utilisations possibles de la technologie dans l'intérêt de l'APA. Le comité se compose de représentants des pilotes et de l'équipe de gestion.

L'Administration continue à installer des Systèmes d'identification automatique (SIA) sur tous ses nouveaux bateaux-pilotes afin de fournir aux pilotes et aux équipages des informations précises et opportunes. En 2007, le centre d'affectation a entamé une mise à niveau avec l'installation d'un logiciel pour surveiller les signaux de transmission des SIA de tous les navires dans les quatre grands ports desservis par l'Administration. Ce système servira à surveiller l'activité dans les ports et à augmenter l'efficience des tâches des affectateurs. On avait aussi presque terminé la mise au point d'un nouveau système d'affectation et de facturation vers la fin de 2007. Ces deux systèmes seront pleinement opérationnels en 2008.

RESSOURCES HUMAINES

Dotation

L'Administration s'efforce de conserver une liste de candidats compétents admissibles pour combler les postes de pilotes vacants à l'APA. En 2007, l'Administration a interviewé 22 candidats; sept d'entre eux ont été jugés compétents et leurs noms ont été ajoutés à la liste d'admissibilité. Quatre candidats figurant sur la liste d'admissibilité se sont vu offrir des postes d'apprentis durant l'année, et il reste encore huit candidats compétents sur la liste.

Les quatre apprentis pilotes qui ont joint les rangs en 2007 étaient dans quatre zones de pilotage distinctes. Deux ont été embauchés en prévision de départs à la retraite et les deux autres l'ont été en prévision d'une activité accrue dans ces zones. Au cours de l'année, un pilote a été placé en invalidité de longue durée et le nombre total de pilotes ne tient pas compte de lui.

Les pilotes de Terre-Neuve doivent être prêts à composer avec le brouillard et la glace.

	2007	2006	2005
Nombre d'employés*			
Pilotes employés	48	45	44
Pilotes à contrat	9	10	10
Bateaux-pilotes	13	13	13
Gestionnaires, personnel de soutien	10	10	10
Affectation	6	6	6

** Employés à temps plein (ou équivalent) au 31 décembre de chaque année.*

Formation

L'APA a continué à offrir un programme progressif de formation des pilotes avec la contribution des représentants des pilotes de chaque zone. Les pilotes apprentis et les pilotes de niveau intermédiaire ont appris sur le tas en compagnie des pilotes expérimentés qui ont joué le rôle de mentors. Au début de leur carrière, tous les pilotes suivent des cours de formation à bord de modèles réduits ou de simulateurs; après avoir acquis une certaine expérience, ils suivent un cours plus avancé. On offre de temps à autre des cours de recyclage aux pilotes d'expérience. D'autres cours, comme celui sur la gestion des ressources de la passerelle, sont également offerts à tous les pilotes. En outre, l'Administration a travaillé avec l'industrie et les pilotes pour mettre au point des cours conçus sur mesure dans des domaines spécialisés comme l'utilisation des remorqueurs pour l'accompagnement des pétroliers et les caractéristiques des systèmes de propulsion Azipod installés sur les paquebots.

L'Avalon Pilot lors des essais en mer.

Une belle journée d'été à St. John's; à l'horizon, un iceberg flotte près du goulet, passage étroit menant au port.

Sécurité au travail

L'Administration continue à organiser fréquemment des réunions du Comité de santé et de sécurité au travail et elle est résolue à travailler dans un esprit de consultation avec ce comité, tous les employés et les entrepreneurs pour faire en sorte que le milieu de travail soit toujours sûr et sécuritaire. Le Comité de santé et de sécurité au travail s'est réuni neuf fois en 2007.

EXAMEN SPÉCIAL

En 2007, le Bureau du vérificateur général a effectué un examen spécial de l'Administration comme l'exige l'article 138 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. L'objectif était de fournir à l'APA l'assurance raisonnable que ses actifs étaient protégés et surveillés, que ses ressources étaient gérées de manière rentable et efficiente, et que ses opérations étaient menées efficacement. Les vérificateurs ont conclu avec une assurance raisonnable que les systèmes et les pratiques examinés ne présentaient pas de lacunes importantes. Les vérificateurs ont cerné diverses possibilités en vue d'améliorer la qualité des systèmes et des pratiques de l'APA, qui prend des mesures pour donner suite à ces recommandations.

VÉRIFICATION INTERNE

L'Administration a retenu les services d'un cabinet de comptables pour la vérification interne. En 2007, on a préparé une liste d'éléments qui pourraient faire l'objet d'une vérification interne et le Comité de la vérification a examiné la liste. L'examen spécial avait recommandé que l'Administration mette en œuvre un cadre général de gestion du risque pour toute l'organisation, et le Comité de la vérification a jugé que la préparation de ce cadre devrait être la priorité. Le cabinet de comptables a donc été chargé d'aider l'Administration à préparer ce cadre.

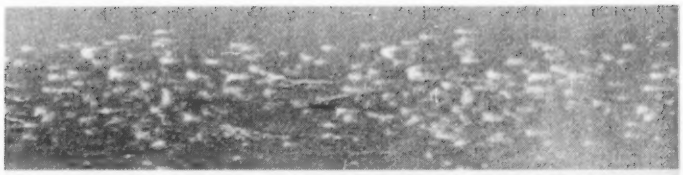
APERÇU FINANCIER

L'Administration a enregistré une perte nette équivalant à 4,0 % des recettes totales pour 2007. Les recettes étaient 1,7 % moins élevées que prévu au budget et les dépenses, quant à elles, ont dépassé les prévisions dans une proportion de 4,5 %. Le budget pour 2007 prévoyait un léger profit de 2,2 % puisque l'Administration s'attendait à remonter la pente après 2006, année qui avait enregistré une baisse marquée des recettes par rapport aux années précédentes.

Les budgets sont préparés en même temps que le Plan directeur de l'Administration et ils reposent sur des prévisions du trafic des navires pour l'année. Pour 2007, les recettes réelles de l'Administration ont été 297 000 $ de moins que prévu au budget. Les grandes zones desservies par l'APA et où on a enregistré une baisse marquée des recettes par rapport au budget prévu sont les suivantes :

Zone	Baisse par rapport au budget	Principale raison pour l'écart négatif
Halifax (N.-É.)	172 000 $	Perte de deux compagnies de transport par conteneurs
Canso (N.-É.)	164 000 $	Navire moyen moins grand que prévu
Baie Placentia (T.-N.-L.)	145 000 $	Fermeture temporaire de la raffinerie pour entretien

Plusieurs ports de moindre importance ont affiché des écarts négatifs moins importants. La baisse dans ces ports a été partiellement compensée par l'activité à Saint John (N.-B.) où la construction d'un terminal méthanier a entraîné une augmentation subite mais temporaire du trafic des barges et des remorqueurs; les recettes de ce port ont



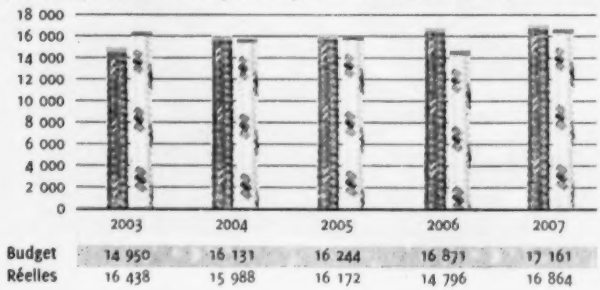
été 471 000 $ plus élevées que prévu au budget, soit un écart favorable de 22,9 %. Par contre, cette augmentation des recettes n'allait pas de paire avec l'augmentation du nombre des affectations, ces dernières étant 41 % plus nombreuses que prévu au budget. Les recettes découlant d'une affectation sur un remorqueur ou une barge sont beaucoup moins élevées que celles découlant d'un navire moyen. Le tableau ci-dessous, à gauche, montre les recettes prévues et les recettes réelles pour chacune des cinq dernières années.

Les dépenses globales de l'Administration pour 2007 ont été 755 000 $ plus élevées que prévu. Cet écart par rapport au budget découle de nombreux facteurs, les honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes représentant l'écart le plus important (687 000 $). À Saint John, l'augmentation de 41 % des affectations par rapport au prévisions est survenue pendant qu'un des six pilotes employés était blessé. Ainsi, le manque de pilotes et l'augmentation du trafic ont fait que le temps supplémentaire payé y a été trois fois plus élevé que les prévisions pour l'année. Un plus grand nombre de pilotes en général, une part accrue des paiements versés pour les affectations dans les zones de pilotage facultatif et une nouvelle clause de la convention collective accordée par arbitrage ont tous contribué à une augmentation des dépenses réelles par rapport aux prévisions budgétaires.

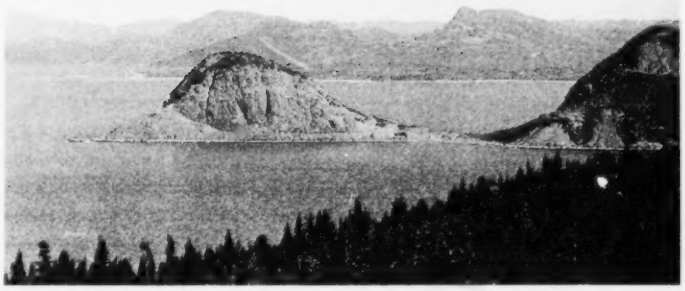
Le tableau en bas de la page, à droite, illustre les dépenses prévues au budget par rapport aux dépenses réelles pour 2007.

Le budget d'immobilisations de l'Administration pour 2007 était de 3,87 millions de dollars. La dépense en immobilisations la plus importante a été pour la poursuite de la construction de deux bateaux-pilotes pour la baie Placentia. Au moment de la préparation du budget, on s'attendait à ce que le premier bateau-pilote, l'*Avalon Pilot*, soit en service en 2006. Compte tenu de retards survenus dans le projet, le bateau n'a été terminé qu'en mai 2007. Par conséquent, les frais d'immobilisations pour la construction en 2006 ont été inférieurs aux sommes prévues, et ces mêmes frais en 2007 ont été plus élevés que les prévisions budgétaires. Le deuxième bateau, l'*Atlantic Pilot*, identique au premier, est entré en service en novembre 2007. Une partie des frais d'immobilisations pour ce bateau, dont on ne devait pas tenir compte avant 2008, ont été engagés en 2007. Il est bon de noter que la construction des deux bateaux s'est faite selon le budget prévu, même si les sorties de fonds nécessaires ne se sont pas produites aux moments prévus.

Recettes réelles par rapport aux recettes prévues au budget pour la période de 2003 à 2007, en milliers de dollars



	2003	2004	2005	2006	2007
Budget	14 950	16 131	16 244	16 871	17 161
Réelles	16 438	15 988	16 172	14 796	16 864



Des îles et des formations rocheuses dans la baie Placentia.

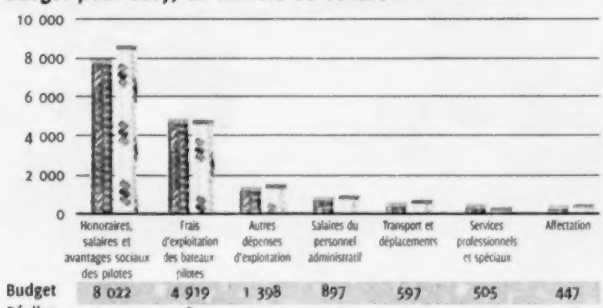
On a développé en 2007 un logiciel pour capter, dans les quatre grands ports, les signaux du Système d'identification automatique. Le logiciel devrait être installé en 2008. L'Administration s'en servira pour surveiller l'activité dans les ports et accroître l'efficience du service d'affectation. Ce projet a fait grimper les dépenses en immobilisations pour l'année au chapitre du matériel et des logiciels informatiques.

Le tableau ci-dessous montre les dépenses réelles en immobilisations par rapport au budget pour 2007.

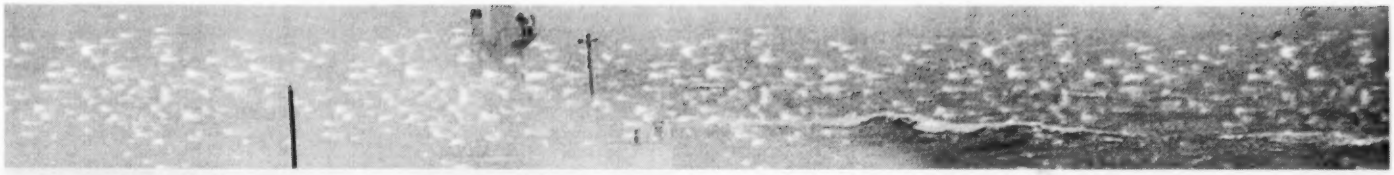
Dépenses réelles en immobilisations par rapport au budget pour 2007

(en milliers de dollars)	**Budget**	**Dépenses réelles**
Construction ou achat d'un bateau-pilote	3 585	4 499
Radoub et équipement de bateau-pilote	150	30
Matériel informatique et de communications	50	83
Logiciels informatiques	75	120
Améliorations locatives	10	16
	3 870	4 748

Dépenses réelles par rapport aux dépenses prévues au budget pour 2007, en milliers de dollars



	Honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes	Frais d'exploitation des bateaux pilotes	Autres dépenses d'exploitation	Salaires du personnel administratif	Transport et déplacements	Services professionnels et spéciaux	Affectation
Budget	8 022	4 919	1 398	897	597	505	447
Réelles	8 709	4 893	1 455	944	704	339	496



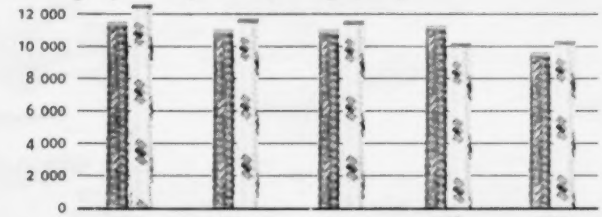
L'Atlantic Pilot dans la baie Placentia.

Le rocher Ironskull, baie Placentia.

L'Administration a effectué 10 134 affectations de pilotage durant l'année, ce qui est 3,4 % de plus par rapport au budget. Un grande partie de l'augmentation du nombre d'affectations est liée au trafic accru des remorqueurs et des barges à Saint John. Le nombre réel d'affectations a augmenté de 0,9 % par rapport à 2006.

Après un exercice décevant en 2006, la baie Placentia s'est rétablie en 2007 pour enregistrer les recettes les plus élevées parmi toutes les zones de service, ses recettes représentant 28,2 % de l'ensemble des recettes de pilotage de l'APA. Ainsi, au chapitre des recettes tirées du pilotage obligatoire, le port de Halifax est arrivé au deuxième rang avec 25,4 %, et c'est le port qui a aussi compté le plus grand nombre d'affectations de pilotage. Canso est demeuré au troisième rang avec 16,4 %, et la contribution de Saint John s'est accrue pour représenter 15,9 %. Ensemble, les quatre grands ports ont fourni 85,8 % des recettes de pilotage obligatoire tandis que les ports moins importants ont donné 14,2 % des recettes.

Nombre réel des affectations de pilotage par rapport au budget pour la période de 2003 à 2007



	2003	2004	2005	2006	2007
Budget	11 797	11 005	10 948	11 456	9 799
Réelles	12 510	11 848	11 690	10 041	10 134

AFFECTATIONS DE PILOTAGE

		2006	2005
ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE			
Nouveau-Brunswick			
Saint John	**2 044**	1 334	1 623
Miramichi	**8**	10	9
Restigouche	**97**	101	92
Terre-Neuve-et-Labrador			
St. John's	**419**	1 027	1 584
Holyrood	**37**	55	80
Baie Placentia	**1 163**	999	1 283
Humber Arm	**267**	345	347
Stephenville	**28**	17	155
Baie des Exploits	**120**	115	119
Nouvelle-Écosse			
Halifax	**3 217**	3 313	3 759
Détroit de Canso	**1 485**	1 453	1 257
Sydney	**277**	318	359
Bras d'Or	**65**	90	90
Pugwash	**87**	90	127
Île-du-Prince-Édouard			
Charlottetown	**173**	220	163
Pont de la Confédération	**95**	130	114
ZONES DE PILOTAGE FACULTATIF	552	424	529
Total	**10 134**	10 041	11 690
Unités de pilotage*	**3 576 833**	3 368 986	3 578 866

**Les unités de pilotage déterminent la dimension d'un navire et comprennent les données suivantes : longueur, largeur et creux sur quille d'un navire.*

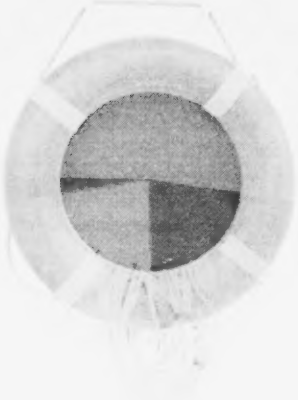
*La construction de l'*Atlantic Pilot *tire à sa fin.*

Les embruns verglaçants recouvrent le pont d'un pétrolier en route vers Whiffen Head.

Dans la plupart des zones de pilotage obligatoire, les tarifs de pilotage se composent de deux éléments : Des frais de base (fixes) pour le port et des frais unitaires (variables) qui sont calculés en fonction des dimensions du navire. Le calcul fait appel à certaines dimensions d'un navire donné et le résultat obtenu est le nombre d'unités de pilotage que représente ce navire. Les dimensions moyennes d'un navire, exprimées en unités de pilotage, peuvent varier beaucoup d'un port à un autre. Les tarifs fixés pour un port donné dépendent du trafic, des dimensions moyennes des navires, de la durée des affectations de pilotage et d'autres dépenses inhérentes au port.

En 2007, l'Administration a appliqué des augmentations tarifaires dans huit des seize zones de pilotage obligatoire. Les augmentations ont varié entre 4 % et 25 % selon les ports visés et l'impact global a été une augmentation de 7,30 % des tarifs pour l'ensemble de l'Administration. Les huit autres ports assujettis au pilotage obligatoire n'ont pas subi d'augmentation tarifaire. L'APA s'efforce d'assurer un service de pilotage professionnel et efficient au prix le moins élevé possible pour les clients, tout en évitant l'interfinancement des ports.

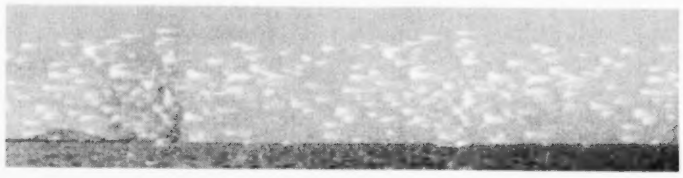
POURCENTAGE DES AFFECTATIONS DE PILOTAGE PAR PROVINCE EN 2007



Nouvelle-Écosse . . . . . 52,5 %
Nouveau-Brunswick . . . . . 22,5 %
Terre-Neuve-et-Labrador . . . 22,0 %
Île-du-Prince-Édouard . . . . . 3,0 %

POURCENTAGE DES RECETTES TIRÉES DU PILOTAGE OBLIGATOIRE PAR PORT EN 2007

Baie Placentia . . . . . 28,2 %
Halifax . . . . . 25,4 %
Canso . . . . . 16,2 %
Saint John . . . . . 15,9 %
Autres . . . . . 14,3 %
Sydney . . . . . 2,8 %
St. John's . . . . . 2,6 %
Humber Arm . . . . . 2,6 %
Autres zones de pilotage obligatoire . . . . . 6,3 %



Zones de pilotage et pilotage obligatoire

Un pilote « gouverne » un paquebot de croisière dans le goulet qui mène au port de St. John's (T.-N.-L.).

RÉGION DESSERVIE

La *Loi sur le pilotage* a confié à l'Administration de pilotage de l'Atlantique la responsabilité de toutes les eaux canadiennes sises dans les provinces du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard, de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve-et-Labrador. Dans les limites de cette région, l'Administration a désigné 16 zones de pilotage obligatoire comme le montre la carte ci-dessous, à gauche.

La zone de Voisey's Bay (T.-N.-L.) et celle de la rivière Sainte-Croix et de Bayside (N.-B.) devraient devenir des zones de pilotage obligatoire en 2008. Elles figurent sur la carte à titre de zones proposées en vue du pilotage obligatoire.

ZONES DE PILOTAGE OBLIGATOIRE

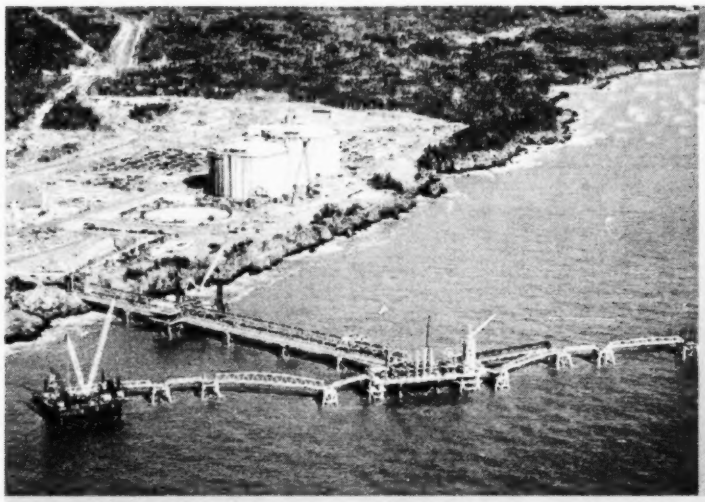
Nouveau-Brunswick	Saint John, Miramichi, Restigouche
Terre-Neuve-et-Labrador	Baie des Exploits, Holyrood, baie Placentia, Stephenville, Humber Arm, St. John's
Nouvelle-Écosse	Lac Bras d'Or, Halifax, Pugwash, détroit de Canso, Sydney
Île-du-Prince-Édouard	Charlottetown, Pont de la Confédération

NAVIRES ASSUJETTIS AU PILOTAGE OBLIGATOIRE

Les navires qui répondent à certains critères doivent avoir à leur bord un pilote afin de naviguer dans les zones de pilotage obligatoire. En termes généraux, les types de navires suivants sont assujettis au pilotage obligatoire dans les zones prévues à cette fin :

- les navires de plus de 1 500 tonnes de jauge brute immatriculés au Canada;
- les navires qui ne sont pas immatriculés au Canada;
- les plates-formes pétrolières;
- les navires de plaisance de plus de 500 tonnes de jauge brute;
- un remorqueur et ce qu'il remorque s'il remorque plus d'une charge;
- les traversiers qui entrent dans un port ou en sortent, si ce port n'est pas l'une de leurs destinations régulières.

Ces catégories comportent plusieurs exemptions et exceptions. Par exemple, sont tous exemptés du pilotage obligatoire les navires du gouvernement canadien, les navires de pêche immatriculés au Canada et les navires ravitailleurs de 5 000 tonnes de jauge brute ou moins dont la base des opérations est située dans une zone de pilotage obligatoire. Pour des détails complets sur les navires assujettis au pilotage obligatoire, veuillez consulter le **Règlement de l'Administration de pilotage de l'Atlantique** à l'une des adresses Internet suivantes : www.tc.gc.ca ou www.atlanticpilotage.com.



Canaport LNG est en train de construire à Saint John (N.-B.) un terminal de réception et de regazéification du gaz naturel liquéfié à la fine pointe de la technologie. L'installation devrait entrer en service vers la fin de 2008. Ce sera la première installation du genre au Canada. Elle desservira les marchés canadien et américain du gaz naturel à un rythme de distribution de 1 milliard de pieds cubes (28 millions de mètres cubes) de gaz naturel par jour.

Le terminal d'Edwards Cove sert à l'expédition du nickel de Voisey's Bay (T.-N.-L.). (photo : Vale Inco Newfoundland & Labrador Limited)

Perspectives pour l'avenir

En 2007, le Conseil d'administration et l'équipe de gestion de l'APA ont entamé un processus de planification de l'orientation qui fournira une planification à plus long terme que ne le permet le processus de préparation des plans directeurs. Le plan d'orientation est conçu pour englober la planification sur une période de 15 ans, ce qui permet à l'équipe de gestion et au Conseil d'administration de concentrer leurs efforts sur une plus longue période. Bien que le plan d'orientation soit toujours en voie d'élaboration, ses principes fondamentaux ont été intégrés à notre Plan directeur.

Le règlement sera modifié au début de 2008 pour faire de la région de Voisey's Bay au Labrador une zone de pilotage obligatoire. La rivière Ste-Croix et le port de Bayside au Nouveau-Brunswick devraient devenir zone de pilotage obligatoire d'ici la fin de 2008. Étant donné le peu de trafic dans ces endroits, ni l'une ni l'autre ne devrait avoir de répercussions importantes sur les finances ou les opérations de l'Administration.

Les perspectives à long terme pour le port de Saint John (N.-B.) sont bonnes. Le projet de terminal méthanier avance selon le calendrier prévu et l'activité augmentera considérablement d'ici la fin de 2008. On parle aussi de construire à Saint John une nouvelle raffinerie capable de produire 300 000 barils par jour, ce qui doublerait la capacité actuelle de raffinage dans cette ville. On procède également à l'aménagement d'une nouvelle mine de potasse près de Sussex, ce qui accroîtra les exportations à partir du port. Ces deux derniers projets devraient être terminés en 2013-2014.

De nombreux ports travaillent de manière assidue afin de développer l'industrie des paquebots de croisière au Canada atlantique. Des ports, tels ceux de Halifax, de Saint John, de Charlottetown et de Sydney, s'attendent tous à des augmentations importantes du nombre d'escales effectuées par des paquebots en 2008.

Dans la région de la baie Placentia, à Terre-Neuve, le secteur industriel pourrait prendre de l'ampleur : projet de nouvelle raffinerie de pétrole à Come-by-Chance, projet de terminal de transbordement de gaz naturel liquéfié près d'Arnold's Cove, et fonderie de nickel qui sera construite tout près à Long Harbour pour traiter le minerai de Voisey's Bay. Si tous ces projets vont de l'avant, l'avenir sera très prometteur dans cette région.

La région de Canso (N.-É.) présente un potentiel de croissance accru avec la construction d'un troisième quai aux installations de Statia Terminals et avec les discussions préliminaires en cours au sujet de la création d'un terminal à conteneurs.

Pour ce qui est des mauvaises nouvelles, la papeterie dans le port de Dalhousie (Restigouche) (N.-B.) a fermé ses portes à la fin de 2007, ce qui a entraîné une baisse de près de 75 % du trafic dans ce port.

L'Administration poursuivra son programme de remplacement de ses bateaux-pilotes avec la planification de deux nouveaux bateaux, un pour le port de Halifax et un autre pour celui de Saint John. Ces deux ports ont des besoins semblables et l'Administration tentera de finaliser la conception de ces bateaux en 2008. Selon les prévisions, la construction des deux bateaux devrait être terminée d'ici la fin de 2010. L'Administration imposera en 2008 une surcharge destinée à financer la conception et le début des travaux de construction de ces bateaux.

Après avoir consulté l'industrie et analysé les prévisions pour les années à venir, l'Administration a reçu l'approbation nécessaire pour augmenter les tarifs dans onze ports à compter du 1er janvier 2008. Les augmentations tarifaires, qui devraient représenter une augmentation globale de 8,12 %, sont nécessaires pour permettre à l'Administration de maintenir son autonomie financière tout en minimisant l'interfinancement des ports.

Responsabilité de la direction à l'égard de l'information financière

Les états financiers ci-joints ont été préparés par la direction de l'Administration conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent, sauf pour les changements de méthode comptable des instruments financiers, tel qu'il est indiqué dans la note 4, et s'appuient, lorsque cela est approprié, sur les meilleurs jugements et estimations de la direction. La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information que contiennent les états financiers et le rapport annuel.

La direction a aussi la responsabilité d'établir et de maintenir un système de contrôle interne conçu de manière à fournir l'assurance raisonnable que les actifs sont protégés et contrôlés, que les opérations sont effectuées conformément aux autorisations pertinentes et que les systèmes comptables produisent en temps voulu de l'information financière exacte.

La direction de l'Administration a la responsabilité de gérer ses affaires conformément à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, et aux règlements administratifs de l'Administration.

Les membres de l'Administration ont la responsabilité de veiller à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière d'information financière et de contrôle interne. Ces responsabilités sont déléguées au Comité de vérification, qui se réunit avec la direction et les vérificateurs pour s'assurer que les obligations ont bien été remplies et pour examiner les états financiers. Les états financiers et le rapport annuel sont examinés et approuvés par les membres de l'Administration sur recommandation du Comité de vérification.

La vérificatrice générale du Canada effectue une vérification indépendante des opérations et des états financiers de l'Administration conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada, et elle formule une opinion sur les états financiers. Elle a pleinement et librement accès au Comité de vérification de l'Administration, et son rapport figure ci-après.

Le président-directeur général,

R.A. McGuinness

Le directeur des finances,

P. MacArthur, CMA

Halifax, Canada
Le 15 février 2008

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

Rapport du vérificateur

Au ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage de l'Atlantique au 31 décembre 2007 et les états des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2007 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis, à l'exception des changements apportés à la méthode de comptabilisation des instruments financiers expliqués à la note 4 afférente aux états financiers, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour la vérificatrice générale du Canada,

John O'Brien, CA
directeur principal

Halifax, Canada
Le 15 février 2008

Bilan

31 décembre 2007

en milliers de dollars	2007		2006	
ACTIF				
À court terme				
Trésorerie et équivalents de trésorerie (note 5)	248	$	1 888	$
Créances, valeur nette (note 5)	2 034		2 016	
Frais payés d'avance	81		50	
Autres actifs	55		–	
	2 418		3 954	
À long terme				
Placements au prix coûtant (note 5)	–		69	
Placements classés comme détenus à des fins de transaction (note 5)	82		–	
Placements réservés au prix coûtant (note 5)	–		887	
Placements réservés classés comme détenus à des fins de transaction (note 5)	721		–	
Immobilisations corporelles, valeur nette (note 6)	8 016		3 713	
	8 819		4 669	
	11 237	$	8 623	$
PASSIF				
À court terme				
Créditeurs et charges à payer (note 5)	1 727	$	2 586	$
Tranche des emprunts bancaires échéant à moins d'un an (note 8)	176		–	
Obligation au titre des indemnités de départ constituées (note 9)	211		66	
	2 114		2 652	
À long terme				
Emprunts bancaires (note 8)	3 791		–	
Obligation au titre des indemnités de départ constituées (note 9)	1 038		994	
	4 829		994	
	6 943		3 646	
AVOIR DU CANADA				
Capital d'apport	2 305		2 305	
Bénéfices non répartis	1 989		2 672	
	4 294		4 977	
	11 237	$	8 623	$

Engagements (note 13)

Éventualités (note 14)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Approuvé par les membres de l'Administration :

Un membre, Un membre,

État des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis

Exercice terminé le 31 décembre 2007

en milliers de dollars	2007		2006	
PRODUITS				
Droits de pilotage	16 708	$	14 627	$
Autres produits	156		167	
	16 864		14 794	
CHARGES				
Honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes	8 709		7 774	
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	4 893		4 639	
Salaires et avantages sociaux du personnel	1 465		1 337	
Frais de transport et déplacements	712		590	
Amortissement	390		275	
Services professionnels et spéciaux	354		420	
Services publics, fournitures et approvisionnements	294		234	
Formation	286		166	
Locations	222		200	
Communications	134		132	
Charge d'intérêts	81		–	
	17 540		15 767	
Perte nette avant élément extraordinaire	(676)		(973)	
Gain extraordinaire (note 10)	–		238	
Bénéfice net et résultat étendu	(676)		(735)	
Bénéfices non répartis au début de l'exercice tels que présentés antérieurement	2 672		3 407	
Effet du changement de méthode comptable (note 4)	(7)		–	
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice tels que retraités	2 665		3 407	
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	1 989	$	2 672	$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre 2007

en milliers de dollars	2007		2006	
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Rentrées de fonds - clients	16 536	$	14 765	$
Sorties de fonds - fournisseurs et employés	(17 851)		(14 342)	
Produits divers	192		158	
Versements d'indemnités de départ	–		(4)	
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	(1 123)		577	
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT				
Produits de la vente de placements	264		315	
Achat d'immobilisations corporelles	(4 748)		(2 094)	
Élément extraordinaire - indemnité d'assurance (note 10)	–		2 036	
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(4 484)		257	
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT				
Produits des emprunts bancaires	4 000		–	
Remboursement des emprunts bancaires	(33)		–	
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	3 967		–	
(Diminution) augmentation de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	(1 640)		834	
Trésorerie et équivalents de trésorerie au début de l'exercice (note 5)	1 888		1 054	
Trésorerie et équivalents de trésorerie à la fin de l'exercice (note 5)	248	$	1 888	$
INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES				
Intérêts payés	81	$	–	$

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Notes complémentaires aux états financiers

31 décembre 2007

(en milliers de dollars)

1. OBJECTIFS ET ACTIVITÉS

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a pour objet d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La *Loi* prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables, raisonnables et suffisants pour que l'Administration puisse s'autofinancer. En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration n'a droit à aucune somme par voie de crédit affecté par le Parlement pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations.

L'Administration est une société d'État qui figure à l'annexe III, partie I, de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et elle n'est pas assujettie à la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

2. RÉGLEMENTATION DES DROITS DE PILOTAGE

La *Loi sur le pilotage* régit le processus d'établissement des droits de pilotage. L'Administration prend, avec l'approbation du gouverneur en conseil, des règlements pour prescrire les droits. Elle doit publier le tarif de droits proposé dans la *Gazette du Canada* et quiconque a des raisons de croire qu'il n'est pas dans l'intérêt public peut déposer auprès de l'Office des transports du Canada (OTC) un avis d'opposition motivé, dans les 30 jours qui suivent la publication de la proposition tarifaire.

L'OTC doit faire enquête sur le tarif de droits proposé faisant l'objet d'un avis d'opposition. À l'issue de l'enquête, l'OTC doit faire une recommandation au plus tard 120 jours après la réception de l'avis d'opposition, et l'Administration est obligée d'en tenir compte.

Les droits peuvent entrer en vigueur 30 jours après leur publication dans la *Gazette du Canada*. Cependant, si l'OTC recommande des droits inférieurs à ceux que l'Administration a fixés, celle-ci est tenue de rembourser aux personnes qui ont payé les droits la différence entre les droits versés et les droits recommandés par l'OTC, y compris les intérêts. Le gouverneur en conseil peut modifier ou annuler une recommandation de l'OTC.

3. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Les présents états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables sont les suivantes :

(a) Équivalents de trésorerie

Les équivalents de trésorerie représentent des placements à court terme très liquides. Ils sont classés comme détenus à des fins de transaction et comptabilisés à la juste valeur.

(b) Placements et placements réservés

La politique de placement à long terme de l'Administration consiste à maximiser le taux de rendement des placements dans un portefeuille d'obligations du gouvernement garanties.

L'Administration a choisi de classer tous les placements dans la catégorie détenus à des fins de transaction. Par conséquent, les placements sont comptabilisés à la juste valeur. La juste valeur est fondée sur le cours du marché des placements à la fin de l'exercice. Les achats et les ventes de placements sont comptabilisés à la date de liquidation.

Les gains et les pertes réalisés résultant de la vente des placements sont comptabilisés dans le revenu net de l'exercice où ils se sont produits. Les gains et les pertes non réalisés résultant des variations de la juste valeur sont comptabilisés à titre de produits financiers dans l'exercice où ils se produisent. Les produits financiers sont présentés au net des charges de placement.

(c) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au coût. Le coût des bateaux-pilotes en construction comprend la conception, les matériaux et la main-d'œuvre directe. Les montants présentés au poste « bateaux-pilotes en construction » sont virés au compte des bateaux-pilotes lorsque la construction est terminée, et ils sont ensuite amortis. L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire et est fondé sur la durée de vie utile estimative suivante des immobilisations :

Bateaux-pilotes	10 à 25 ans
Mobilier et matériel	5 à 10 ans
Améliorations locatives	10 ans

(d) Emprunts bancaires

Les emprunts bancaires sont comptabilisés à la juste valeur. Après la comptabilisation initiale, les emprunts bancaires sont évalués au coût après amortissement à l'aide de la méthode du taux d'intérêt effectif.

(e) Indemnités de départ

Les employés ont droit à des indemnités de départ aux termes des conventions collectives et des conditions d'emploi. L'Administration comptabilise le coût des indemnités de départ futures dans la période au cours de laquelle les salariés rendent des services à l'Administration. Elle comptabilise le passif au titre de ces indemnités à mesure qu'elles sont constituées. La direction établit l'obligation au titre des indemnités de départ constituées selon une méthode fondée sur des hypothèses et ses meilleures estimations. Les changements d'estimations comptables sont imputés ou crédités à l'état des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis dans l'exercice où ils sont apportés. Ce sont les seules obligations de l'Administration à l'égard des indemnités de départ qui exigeront des paiements futurs.

(f) Régime de retraite

Tous les employés admissibles participent au Régime de retraite de la fonction publique, qui est administré par le gouvernement du Canada. L'Administration et les employés doivent cotiser au Régime. Les cotisations au Régime de l'Administration représentent le coût total assumé par l'employeur. Ce montant est un multiple des cotisations exigées des employés et peut fluctuer au fil du temps selon les résultats du Régime. Ces cotisations constituent l'obligation totale de l'Administration. Les cotisations sont passées en charges dans l'exercice où les services sont rendus. L'Administration n'est pas tenue de combler les insuffisances actuarielles du Régime de retraite de la fonction publique.

(g) Capital d'apport

Le capital d'apport est composé du coût historique estimatif des immobilisations obtenues du Canada lors de la création de l'Administration et des immobilisations financées grâce aux crédits parlementaires.

(h) Constatation des produits

Les produits découlant des droits de pilotage sont comptabilisés au moment où les services sont rendus.

(i) Incertitude relative à la mesure

La préparation des présents états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui ont un effet sur les actifs et les passifs

déclarés à la date des états financiers ainsi que sur les montants des produits et des charges déclarés au cours des exercices considérés. La durée de vie utile estimative du matériel et l'obligation au titre des indemnités de départ représentent les estimations les plus importantes faisant l'objet d'une incertitude relative à la mesure. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations.

(j) Modifications comptables à venir

Le 1er décembre 2006, l'Institut Canadien des Comptables Agréés (ICCA) a publié deux nouvelles normes comptables : le chapitre 3862, *Instruments financiers - Informations à fournir* et le chapitre 3863, *Instruments financiers - Présentation*. Les chapitres 3862 et 3863 remplacent le chapitre 3861, *Instruments financiers - Informations à fournir et présentation*, en modifiant et en améliorant les obligations en matière d'informations à fournir et en reprenant telles quelles les règles de présentation. Ces nouveaux chapitres mettent l'accent sur les informations à fournir sur la nature et l'ampleur des risques découlant des instruments financiers et sur la façon dont l'entité gère ces risques. Ces normes s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1er octobre 2007 et, en conséquence, elles s'appliqueront à l'Administration le 1er janvier 2008. La direction étudie actuellement ces chapitres afin d'établir la mesure dans laquelle ils peuvent être appliqués aux états financiers de l'Administration et leur incidence sur ceux ci.

4. MODIFICATION DE CONVENTIONS COMPTABLES

Le 1er janvier 2007, l'Administration a adopté le nouveau chapitre 3855 du Manuel de l'ICCA, *Instruments financiers - Comptabilisation et évaluation*, le chapitre 3861, *Instruments - Informations à fournir et présentation*, et le chapitre 1530, *Résultat étendu*. L'adoption prospective des nouvelles normes a entraîné des changements dans la comptabilisation et la présentation des instruments financiers ainsi que la comptabilisation de certains ajustements de transition qui ont été comptabilisés dans le solde d'ouverture des bénéfices non répartis. Comme l'exige la mise en application de ces nouvelles normes, les états financiers comparatifs n'ont pas été retraités.

Le 1er janvier 2007, l'Administration a choisi de désigner ses équivalents de trésorerie et ses placements comme étant détenus à des fins de transaction. Ces instruments sont constatés à la juste valeur et toute variation de la juste valeur est comptabilisée en résultat net au cours de l'exercice. Ce changement de méthode comptable a été fait conformément aux dispositions transitoires du chapitre 3855. Le 1er janvier 2007, les équivalents de trésorerie et les placements de l'Administration ont été réévalués d'une valeur comptable de 1 186 $ à la juste valeur de 1 179 $. La différence de 7 $ a été reclassée comme un ajustement du solde d'ouverture des bénéfices non répartis.

Les créances, classées comme prêts et créances, et les créditeurs et charges à payer, classés comme autres passifs financiers, sont initialement évalués à la juste valeur, ce qui, en raison de leur nature à court terme, correspond environ à leur coût après amortissement. Les emprunts bancaires sont classés comme autres passifs financiers et sont initialement évalués à la juste valeur. Les réévaluations périodiques subséquentes des autres passifs financiers sont comptabilisées au coût après amortissement à l'aide de la méthode du taux d'intérêt effectif. L'Administration n'a pas d'instruments financiers dérivés ni de couvertures.

Le chapitre 1530 exige que le résultat étendu soit présenté, qui comprend le bénéfice net et les autres éléments du résultat étendu. Le résultat étendu est la variation des capitaux propres d'une entité au cours d'une période, découlant d'opérations et d'autres événements et circonstances sans rapport avec les propriétaires. Après avoir établi qu'elle n'avait pas d'autres éléments du résultat étendu à présenter dans ses états financiers, l'Administration a créé un état combiné, soit l'état des résultats, du résultat étendu et des bénéfices non répartis. L'adoption du résultat étendu est conforme aux dispositions transitoires, et aucun montant n'a été reclassé dans le cumul des autres éléments du résultat étendu.

5. INSTRUMENTS FINANCIERS

Conformément à la *Loi sur le pilotage*, l'Administration ne peut investir que dans les bons du Trésor du gouvernement du Canada et dans les obligations garanties par un gouvernement. Les placements portent des taux d'intérêt fixes jusqu'à leur échéance. Selon l'Administration, ses placements ne posent pas un risque de crédit important. L'Administration n'a pas de placements libellés en devises.

Les placements réservés représentent un fonds qui a été établi pour le remplacement des bateaux-pilotes et le financement des indemnités de départ. Le niveau des placements réservés est fondé sur la trésorerie générée par les activités d'exploitation de l'exercice précédent. Un montant de 166 $ a été retiré des placements réservés en 2007 (en 2006).

Les créances et les créditeurs font partie du cours normal des activités et sont exigibles sur demande. La valeur comptable de ces instruments financiers correspond plus ou moins à la juste valeur en raison de leur échéance à court terme. Les créances de l'Administration ne posent pas de risque de crédit important, car la *Loi sur le pilotage* stipule que le propriétaire, le capitaine et l'agent d'un navire sont solidairement responsables du paiement des droits de pilotage. La *Loi* prévoit un mécanisme interdisant à l'agent des douanes de donner congé à un navire si les droits de pilotage sont impayés.

	2007			2006		
	Valeur comptable		Rendement (%)	Valeur comptable	Valeur comptable	Rendement (%)
Trésorerie	248	$		1 811	$ 1 811	$
Arrivant à échéance d'ici trois mois :						
Obligations du gouvernement du Canada	–			96	77	4,56
Total de la trésorerie et des équivalents de trésorerie	248	$		1 907	$ 1 888	$
Arrivant à échéance d'ici trois ans :						
Obligations du gouvernement du Canada	286	$	3,90	350	$ 301	$ 3,90 - 4,71
Obligations provinciales	517		3,44 - 4,23	657	581	3,19 - 5,02
	803			1 007	882	
Arrivant à échéance dans plus de 3 ans :						
Obligations provinciales	–			76	74	3,44
	–			76	74	
Total des placements et des placements réservés	803	$		1 083	$ 956	$

	2007		2006	
Intérêts sur les placements	–	$	74	$
Gains et pertes				
Gains réalisés au cours de l'exercice	77		–	
Variation de juste valeur au cours de l'exercice	(36)		–	
Produits financiers	41	$	74	$

6. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

2007	Coût	Amortissement cumulé	Net
Terrains	1 $	– $	1 $
Bateaux-pilotes	10 430	2 859	7 571
Bateaux-pilotes en construction	–	–	–
Mobilier et matériel	1 136	733	403
Améliorations locatives	204	163	41
	11 771 $	3 755 $	8 016 $

2006			
Terrains	1 $	– $	1 $
Bateaux-pilotes	3 750	2 599	1 151
Bateaux-pilotes en construction	2 264	–	2 264
Mobilier et matériel	919	682	237
Améliorations locatives	202	142	60
	7 136 $	3 423 $	3 713 $

7. FACILITÉ DE CRÉDIT D'EXPLOITATION

L'Administration dispose d'une facilité de crédit de 1 000 $ dont le taux d'intérêt ne dépasse pas le taux préférentiel. Aucun montant n'avait été tiré sur la facilité de crédit au 31 décembre 2007 (aucun en 2006). L'Administration a accès à cette facilité selon ses besoins. Celle-ci n'a pas d'échéance ou de date de renouvellement fixe.

8. EMPRUNTS BANCAIRES

L'Administration a obtenu du ministre des Finances l'autorisation d'emprunter 4 500 $ pour financer la construction de deux bateaux-pilotes. Au 31 décembre 2007, l'Administration avait emprunté 4 000 $ (aucun montant en 2006) et remboursé 33 $ en 2007. Elle a emprunté un montant additionnel de 500 $ en 2008.

	2007	2006
Emprunt à vue, remboursable par versements mensuels, y compris les intérêts à 5,06 %, amorti sur 15 ans, venant à échéance le 1er septembre 2012, non garanti	2 967 $	– $
Emprunt à vue, remboursable par versements mensuels, y compris les intérêts à 5,03 %, amorti sur 15 ans, venant à échéance le 1er février 2013, non garanti	1 000	–
	3 967 $	– $
Tranche à court terme	176 $	– $
Tranche à long terme	3 791	–
	3 967 $	– $

Au 31 décembre 2007, la juste valeur des emprunts bancaires était estimée à 3 974 $ (2006 – néant). L'estimation est fondée sur les remboursements de capital futurs actualisés aux taux d'intérêt courants pour les emprunts semblables.

Remboursements de capital requis pour chacun des cinq prochains exercices :	
2008	176 $
2009	192
2010	202
2011	213
2012	181
	964 $

9. INDEMNITÉS DE DÉPART

L'Administration verse des indemnités de départ à ses employés en fonction du nombre d'années de service et du salaire en fin de carrière. N'étant pas capitalisé, ce régime ne possède aucun actif. Le déficit est donc égal à l'obligation au titre des indemnités constituées. Information à propos de ce régime, évaluée au 31 décembre :

	2007	2006
Hypothèses :		
Taux d'actualisation	4 %	4 %
Taux d'inflation	2 %	2 %
Nombre minimum d'années de service prévues	10 ans	10 ans
Âge à la retraite	60 ans	60 ans
Montants annuels :		
Obligation au titre des indemnités de départ constituées au début de l'exercice	1 060 $	925 $
Coût de l'exercice	189	139
Indemnités versées au cours de l'exercice	–	(4)
Obligation au titre des indemnités de départ constituées à la fin de l'exercice	1 249 $	1 060 $
Tranche à court terme	211 $	66 $
Tranche à long terme	1 038	994
	1 249 $	1 060 $

10. GAIN EXTRAORDINAIRE

Un bateau-pilote inscrit dans les immobilisations corporelles à la valeur nette de 1 798 $ (y compris ses pièces de rechange) est tombé hors d'usage à la suite d'un accident en mai 2006. L'Administration a reçu cette même année la somme de 2 036 $, constituée en partie d'une indemnité d'assurance et en partie du produit de la vente de pièces résiduelles et de pièces d'équipement. L'excédent de la somme reçue sur la valeur comptable nette a été comptabilisé comme gain extraordinaire en 2006.

11. RÉGIME DE RETRAITE

L'Administration et tous les employés admissibles contribuent au Régime de retraite de la fonction publique. Ce régime verse des prestations selon les années de service et la rémunération moyenne au moment de la retraite. Les prestations sont pleinement indexées en fonction de l'indice des prix à la consommation. Les cotisations au Régime de retraite de la fonction publique comprennent :

	2007	2006
Cotisations de l'Administration	988 $	820 $
Cotisations des employés	511 $	351 $

12. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

L'Administration est apparentée par voie de propriété commune à tous les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement du Canada. L'Administration transige avec ces entités dans le cours normal de ses activités, selon les mêmes conditions qui s'appliquent aux parties non apparentées. Ces opérations sont négligeables et n'ont pas d'effet important sur les états financiers.

13. ENGAGEMENTS

L'Administration a conclu des contrats pour des services de bateaux-pilotes, la location de bureaux, la location de quais et la construction de nouveaux bateaux-pilotes, pour lesquels elle doit effectuer les versements annuels minimums suivants :

2008	1 876 $
2009	202
2010	167
2011	129
2012 et par la suite	718
	3 092 $

14. ÉVENTUALITÉS

L'Administration fait l'objet de réclamations de tiers. Il est impossible de déterminer pour le moment l'issue de ces réclamations. La direction est d'avis que le règlement de ces réclamations éventuelles n'aura pas d'effet négatif important sur l'Administration.